VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 182)
z dnia 12 kwietnia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 182)

12 kwietnia 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli bezpieczeństwa przewozów kolejowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Łuczak** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Paweł Boczek** zastępca Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei ds. ochrony wraz ze współpracownikami, **Czesław Chmiel** dyrektor Biura Bezpieczeństwa w PKP Intercity, **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o., **Łukasz Lubera** naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w PKP Cargo SA, **Marek Olkiewicz** wiceprezes zarządu PKP PLK S.A. i dyrektor ds. eksploatacji, **Piotr Rachwalski** prezes Kolei Dolnośląskich, **Dariusz Sikora** członek zarządu PKP LHS sp. z o.o., **Michał Zagalski** dyrektor projektu w Biurze Bezpieczeństwa Centrali PKP SA, **Krzysztof Żydek** naczelnik Wydziału Kontroli Systemów Zarządzania w Przewozach Regionalnych sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu, będziemy powoli rozpoczynali posiedzenie Komisji Infrastruktury. W porządku obrad mamy rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Zaprezentuje nam to dzisiaj Najwyższa Izba Kontroli.

Witam pana prezesa Mieczysława Łuczaka, pana Tomasza Emiljana. Bardzo dziękujemy za obecność.

Nikt nie zgłasza dodatkowych wniosków o uzupełnienie porządku obrad. Zatem przyjmujemy i przystępujemy wprost do realizacji. Jeśli dojdzie pan minister Bittel, to też go przywitamy.

Chciałbym tylko państwu powiedzieć, że o godzinie dziewiątej będzie głosowanie i my, posłowie, musimy na chwilę wyjść. Tak więc będzie chwila przerwy. Głosowanie będzie krótkie – potrwa około dziesięciu minut. Mówi się o pięciu minutach, ale powiedzmy, że dziesięć. Gdy tylko zakończymy głosowania, niezwłocznie wrócimy na salę, żeby kontynuować obrady. Cóż, takie są przypadki, nie da się ich przewidzieć. Tak się dziś złożyło z harmonogramem prac Sejmu i musimy go przestrzegać.

W związku z powyższym witam na dzisiejszym posiedzeniu pana prezesa Ignacego Górę z Urzędu Transportu Kolejowego, pana Marka Olkiewicza, wiceprezesa zarządu PKP PLK. Reprezentowana jest też Straż Ochrony Kolei, tak? Tak, jest. Bardzo mi miło, dzień dobry. Mamy długą listę gości, poznamy się w trakcie.

Teraz proponuję niezwłocznie przejść do realizacji programu. Jeśli nie ma innych uwag ze strony państwa posłów, to proszę pana prezesa o zabranie głosu.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Mieczysław Łuczak:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, panowie prezesi, wraz ze mną uczestniczą jeszcze, oprócz dyrektora Emiljana, pan wicedyrektor Tadeusz Winiarz, pan Leszek Korczak, pan Mirosław Brzeziński i pani Katarzyna Pachnowska.

Szanowni państwo, Polska pod względem bezpieczeństwa przewozów kolejowych znajdowała się w latach 2010–2014 na jednym z ostatnich miejsc w Europie. Zagrożenie poważnymi wypadkami kolejowymi w naszym kraju było prawie cztery razy wyższe niż średnia w Unii Europejskiej. Gorsze wskaźniki ryzyka występowały w tym wypadku jedynie na Litwie, w Grecji czy na Słowacji. Niski w stosunku do średniej europejskiej poziom bezpieczeństwa przewozów kolejowych stanowił jeden z głównych problemów transportu kolejowego w Polsce, na co, poza niewłaściwym stanem technicznym infrastruktury i taboru oraz błędami w organizacji ruchu, wpływała niedostateczna ochrona pasażerów i towarów przed przestępczością.

W związku z tym Najwyższa Izba Kontroli z własnej inicjatywy postanowiła przeprowadzić kontrolę funkcjonowania systemu bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Kontrolą tą objęliśmy lata 2016–2017, pierwsze półrocze. Kontrola ta miała umożliwić ocenę wykonania zadań przez podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo przewozów kolejowych oraz pozwolić na ustalenie barier prawnych, finansowych i organizacyjnych utrudniających funkcjonowanie systemów bezpieczeństwa na kolei.

Badaniami kontrolnymi objęliśmy wypełnianie zadań przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jako centralnego organu administracji rządowej. Kontrola miała umożliwić uzyskanie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Czy zarządcy infrastruktury utrzymywali linie kolejowe w stanie zapewniającym bezpieczeństwo przewozów kolejowych?
2. Czy przewoźnicy kolejowi oferowali przejazdy kolejowe w stanie zapewniającym bezpieczeństwo transportu pasażerów i ładunków?
3. Czy zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi oraz SOK zapewnili ochronę przewożonych koleją pasażerów i ładunków przed napadami, kradzieżami, zniszczeniem mienia oraz zagrożeniami o charakterze terrorystycznym?
4. Czy prezes Urzędu Transportu Kolejowego w sposób rzetelny sprawował nadzór nad podmiotami, których działalność miała wpływ na bezpieczeństwo przewozów kolejowych?

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę w 18 jednostkach, w tym w Urzędzie Transportu Kolejowego, PKP PLK SA, PKP SA. Ponadto na nasze zlecenie wdrożone zostały kontrole doraźne, w tym przede wszystkim oględziny stanu technicznego eksploatowanego sprzętu, infrastruktury i pojazdów kolejowych.

UTK przeprowadził kontrole w 23 zakładach linii kolejowych PKP PLK SA oraz 23 przewoźników kolejowych, w tym 13 pasażerskich i 10 towarowych. Główny Urząd Nadzoru Budowlanego przy udziale właściwych inspektorów przeprowadził kontrole 46 mostów i wiaduktów kolejowych zlokalizowanych na terenie wszystkich 16 województw. Państwowa Straż Pożarna przeprowadziła kontrole 238 dworców kolejowych pod kątem zabezpieczenia przed pożarami oraz innymi zagrożeniami, w tym przygotowania obiektów dworcowych do prowadzenia działań ratunkowych oraz ewakuacji pasażerów i osób postronnych w przypadku wystąpienia pożaru i tym podobnych zdarzeń w tym zakresie, również o charakterze terrorystycznym.

Szanowni państwo, chciałbym dodać, że korzystaliśmy również z usług powołanych biegłych. Zasięgaliśmy również informacji i opinii z jednostek niekontrolowanych, między innymi z policji.

Panie przewodniczący, zgodnie z tradycją – kiedy jestem, to fachowcy dalej przekazują to, co stwierdzili w terenie. Poprosiłbym zatem o umożliwienie zabrania głosu panu dyrektorowi Winiarzowi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tadeusz Winiarz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Najwyższa Izba Kontroli mimo stwierdzonych nieprawidłowości pozytywnie ocenia działalność podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych w Polsce w okresie objętym kontrolą.

W wyniku skutecznych działań jednostek kontrolowanych nastąpiło obniżenie liczby wypadków, jakie miały miejsce na krajowej sieci kolejowej z 638 w 2015 r. do 581 w 2016 r.,

to jest o 9%, oraz ofiar śmiertelnych z 228 do 169, tj. o 26%. Zmniejszeniu uległa między innymi liczba kradzieży i dewastacji infrastruktury kolejowej – z 3275 zdarzeń do 2486 zdarzeń, wypadków spowodowanych złym stanem infrastruktury lub niewłaściwym wykonywaniem robót na torach – z 49 do 29, pożarów w pociągach lub pojazdach kolejowych – z 30 do 20. Infografika przedstawia zniżkowy trend, rozpoczynając od 2012 r.

Zasadnym wydaje się zwrócenie uwagi na niepokojący wzrost negatywnych zdarzeń, jeszcze według szacunkowych danych, w drugiej połowie 2017 r., to znaczy po zakończeniu okresu objętego kontrolą. Zaznaczam jednak, że może to być wynikiem zmiany systemu rejestrowania zdarzeń, ponieważ od marca 2016 r. dane uwzględniają również zdarzenia na bocznicach kolejowych.

Szanowni państwo, nastąpiła poprawa ochrony pasażerów i przewożonych koleją ładunków. Był to proces ciągły, który w latach 2012–2016 doprowadził do spadku liczby przestępstw popełnionych w pociągach i na terenie kolejowym, w tym między innymi:
– kradzieży przesyłek o 16%,
– kradzieży cudzej rzeczy o 64,5%,
– rozbojów i wymuszeń o ponad 57%,
– bójek i pobić o ponad 72%.

Na infografice widzimy ten spadkowy trend liczby przestępstw i innych negatywnych zdarzeń od 2012 r.

Chciałbym w tym miejscu przypomnieć, że pięć lat temu Izba przedstawiła niezwykle krytyczny raport dotyczący bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce, w którym negatywnie oceniliśmy działalność podmiotów odpowiedzialnych za zapewnienie skutecznego funkcjonowania systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Podstawą do takiej oceny była waga i zakres stwierdzonych nieprawidłowości w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz skutki, jakie dla społeczeństwa i gospodarki wynikały z katastrof i wypadków kolejowych. Z satysfakcją należy stwierdzić, że wyniki kontroli z 2017 r. wskazują na bardzo istotną poprawę w zakresie bezpieczeństwa przewozów kolejowych.

Szanowni państwo, jakkolwiek 2016 r. był najbezpieczniejszy dla transportu kolejowego w Polsce w okresie pięciu lat, a w pierwszym półroczu 2017 r. odnotowano w tym zakresie dalszą poprawę, to ustalone w toku kontroli nieprawidłowości oraz ryzyka potencjalnych zagrożeń wskazują, że stanu bezpieczeństwa przewozów kolejowych nie można jednak uznać za w pełni zadowalający.

Bardzo powoli następowało wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). W latach 2012–2017 w system sterowania ruchem, kompatybilny pomiędzy krajami Unii Europejskiej (ETCS), wyposażono jedynie 1044 km linii kolejowych, a PKP PLK posiada około 18,5 tys. czynnych linii. Nastąpiło osłabienie integralności infrastruktury kolejowej PKP PLK w związku z wniesieniem do sprywatyzowanej w 2015 r. spółki PKP Energetyka, nieposiadającej autoryzacji bezpieczeństwa, części urządzeń podsystemu Energia zasilającego państwowe linie kolejowe. Stan ten powoduje, że PKP Energetyka nie podlega pełnemu nadzorowi ze strony prezesa UTK, kontroli spełniania warunków i wymogów zawartych w autoryzacji bezpieczeństwa, tj. w dokumencie potwierdzającym ustanowienie przez zarządcę systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) oraz spełnianie wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Zwiększeniu uległa również liczba incydentów, tj. zdarzeń na sieci kolejowej, które nie niosły za sobą skutków w postaci zabitych, ciężko rannych czy znacznych szkód materialnych, lecz stwarzały zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Liczba tych incydentów wzrosła z 505 do 837, tj. o 2/3. Przyjmując do wiadomości wyjaśnienia zarządcy infrastruktury, że wzrost liczby incydentów wynika ze zwiększenia świadomości pracowników, konieczności badania i zgłaszania wszystkich tego typu zdarzeń, zwracamy jednak uwagę na wzrost liczby incydentów w takich kategoriach jak: wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty lub przeciwny do zasadniczego – z 1 do 3, przekroczenie dozwolonej prędkości poruszania się przez pojazd kolejowy – z 1 do 3, niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub uruchomienie bez wymaganego zezwolenia – z 44 do 57, nieuprawnione nadanie sygnału „radio-stop” przeznaczonego do automa-

tycznego wstrzymania ruchu pociągów w sytuacjach awaryjnych – z 575 do 609 zdarzeń, układanie przeszkód na torach – takich jak kamienie, kłody, płyty betonowe – z 334 do 421.

Należy podkreślić, że każde z tych zdarzeń mogło doprowadzić do tragicznych skutków w postaci katastrofy kolejowej. Dla przykładu już po okresie objętym kontrolą, w dniu 30 sierpnia 2017 r., pociąg towarowy pomimo sygnału „Stój" zabraniającego wyjazdu z toru bocznego, wjechał na tor główny. Spowodowało to zderzenie z pociągiem „Pogoria" relacji Gdynia Główna – Bielsko-Biała – Zakopane, prawidłowo jadącym torem głównym. Nie było ofiar śmiertelnych, ale 20 osób, w tym wiele dzieci, zostało poszkodowanych. Z 11 wagonów w pociągu pasażerskim wykoleiła się lokomotywa i 7 wagonów. Poza skutkami związanymi z zagrożeniem życia i zdrowia ludzi oraz uszkodzeniami pociągu wypadek spowodował również konieczność naprawy 400 metrów torów i dwóch rozjazdów. W usuwanie wykolejonego taboru zaangażowanych było ponad 100 pracowników PKP PLK.

Przechodzę do oceny zarządcy infrastruktury spółki PKP PLK. Wyniki kontroli wykazały, że spółka wypełniała zadania w zakresie nadzoru nad utrzymaniem infrastruktury kolejowej w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozu. Pomimo tych działań stan linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK nie był jednak zadowalający. Blisko połowa z 18,5 tys. czynnych linii kolejowych wymagała naprawy lub kompleksowej modernizacji. Długość torów linii kolejowych z dobrą oceną stanu technicznego stanowiła jedynie niewiele ponad 55% całkowitej długości, natomiast z oceną dostateczną, tj. linii o obniżonych parametrach z wprowadzonymi ograniczeniami dopuszczalnej prędkości i innymi obostrzeniami, na których wymagana była wymiana uszkodzonych fragmentów torów, stanowiła 29,3%, a linii z niezadowalającą oceną – zagrażających bezpieczeństwu przewozów kolejowych – 15,6% całkowitej długości torów.

W naszej ocenie wykorzystywanie do przewozów kolejowych przez PKP PLK torów w złym stanie technicznym oraz niepoddawanie tych torów w pierwszej kolejności modernizacji lub niewyłączanie ich z eksploatacji stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa przewozów z uwagi na możliwość wystąpienia awarii lub uszkodzeń pojazdów kolejowych grożących wykolejeniem się pociągów pomimo wprowadzenia na liniach ograniczeń maksymalnej prędkości ruchu. Wyniki kontroli przeprowadzonych w 2017 r. na zlecenie NIK przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w 23 zakładach linii kolejowych wykazały szereg nieprawidłowości obniżających poziom bezpieczeństwa przewozów, w tym związanych między innymi z nierzetelnym wypełnianiem przez PKP PLK zadań dotyczących utrzymania we właściwym stanie technicznym:

– nawierzchni kolejowej podtorza w 78% skontrolowanych jednostek,
– urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru kolejowego w 30% jednostek,
– urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK) w 65% jednostek,
– sieci trakcyjnej i jej konstrukcji wsporczych w 30% jednostek.

Kontrole stanu technicznego 46 mostów i wiaduktów kolejowych, przeprowadzone przez wojewódzkich inspektorów nadzoru budowlanego, wykazały nieprawidłowości w zakresie utrzymania 83% poddanych oględzinom obiektów inżynieryjnych. Stan techniczny 20 mostów i wiaduktów kolejowych oceniony został jako nieodpowiedni, a w jednym przypadku jako przedawaryjny.

Przechodzę do oceny spółki PKP SA. Wyniki kontroli wykazały, że spółka w sposób rzetelny sprawowała nadzór nad zapewnieniem przestrzegania przepisów porządkowych, ochroną życia i zdrowia ludzi oraz mienia na zarządzanych dworcach kolejowych. W miarę możliwości finansowych wypełniała zadania w zakresie utrzymania dworców kolejowych w stanie techniczno-eksploatacyjnym zapewniającym bezpieczeństwo pasażerom przebywającym na ich terenie.

Niepokojące są jednak wnioski wynikające z kontroli 238 kolejowych obiektów dworcowych przeprowadzonych przez Państwową Straż Pożarną – w zasadzie na wszystkich najważniejszych dworcach kolejowych w Polsce. Kontrole te wykazały nieprawidłowości dotyczące nieprzestrzegania przepisów przeciwpożarowych oraz występowanie innych zagrożeń na 3/4 dworców. Stwierdzone nieprawidłowości wskazują na niedostateczne przygotowanie części tych obiektów do prowadzenia działań ratunkowych oraz ewaku-

acji pasażerów i osób postronnych w przypadku wystąpienia pożaru lub innych zagrożeń, w tym o charakterze terrorystycznym.

Przeprowadzone oględziny wykazały między innymi:

– brak zaopatrzenia w wodę do gaszenia pożaru oraz zasięgu hydrantów w przypadku 18% skontrolowanych dworców kolejowych,

– brak wymaganej drożności awaryjnego oświetlenia i zabezpieczenia przed zadymieniem dróg ewakuacyjnych w przypadku 13% dworców,

– brak sprawności dźwiękowego systemu ostrzegawczego lub systemów sygnalizacji pożarowej w przypadku 8% dworców kolejowych.

Wyniki kontroli ponad 1/4 dworców kolejowych wykazały brak lub niewłaściwe oznakowanie dróg i wyjść ewakuacyjnych, kierunków ewakuacji, drogi pożarowej czy miejsca usytuowania hydrantów lub gaśnic.

Należy jednak nadmienić, że kontrole obejmowały zarówno dworce należące do PKP SA, jak i innych zarządców. Oczywiście najczęściej samorządów.

Chciałbym dodać, że Państwowa Straż Pożarna, podobnie zresztą jak prezes Urzędu Transportu Kolejowego i organy nadzoru budowlanego, podjęła działania w celu wyeliminowania stwierdzonych zagrożeń i zapewnienia bezpieczeństwa przewożonych koleją pasażerów i ładunków.

Chciałbym teraz przejść do oceny przewoźników kolejowych.

Wyniki kontroli przeprowadzonych przez NIK u pięciu przewoźników kolejowych, w tym czterech pasażerskich, wykazały, że skontrolowane spółki wypełniały, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, zadania w zakresie nadzoru nad utrzymaniem taboru w stanie technicznym zapewniającym bezpieczeństwo przewozu pasażerów i ładunków.

Nie wyeliminowały jednak w pełni działań niezgodnych z systemami zarządzania bezpieczeństwem na kolei, w tym nieprawidłowości związanych z nieterminowym dokonywaniem przeglądów technicznych pojazdów kolejowych, usuwaniem usterek, przeprowadzaniem egzaminów sprawdzających wiedzę pracowników uczestniczących w przewozach kolejowych oraz nieprawidłowości związanych z przestrzeganiem czasu pracy maszynistów i pracowników drużyn konduktorskich.

Badania czasu pracy maszynistów przeprowadzone przez Państwową Inspekcję Pracy w 2016 r. wykazały 48 przypadków równoległego zatrudnienia maszynistów przez objętych kontrolą 56 pracodawców. W wyniku badania czasu pracy wskazanych maszynistów w macierzystym zakładzie pracy i w podmiocie dodatkowo ich zatrudniającym stwierdzono następujące nieprawidłowości:

– 53 przypadki świadczenia przez maszynistów pracy w czasie korzystania z odpoczynku udzielonego przez jednego z pracodawców,

– 35 przypadków świadczenia przez maszynistów pracy w czasie korzystania z urlopu wypoczynkowego udzielonego przez jednego z pracodawców.

Państwowa Inspekcja Pracy stwierdziła również nieprawidłowości związane z niezapewnieniem maszynistom 11-godzinnego lub dłuższego odpoczynku dobowego przez 10 skontrolowanych pracodawców czy przekraczanie dopuszczalnej tygodniowo liczby godzin nadliczbowych, w jakich zatrudnieni byli maszyniści przez 12 pracodawców.

Należy jednak zaznaczyć, że w 2016 r. nastąpiła poprawa stanu przestrzegania przez pracodawców przepisów o czasie pracy maszynistów w porównaniu do wyników kontroli przeprowadzonej przez Państwową Inspekcję Pracy w 2013 r.

Wyniki kontroli przeprowadzonej w 2017 r. na zlecenie NIK przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego u 23 przewoźników kolejowych, w tym 13 pasażerskich i 10 towarowych, wykazały nieprawidłowości między innymi w zakresie:

– nierzetelnego prowadzenia czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych w przypadku 43% jednostek,

– niewłaściwego oznakowania pojazdów kolejowych w prawie połowie jednostek,

– nierzetelnego prowadzenia dokumentacji dotyczącej eksploatacji pojazdów kolejowych również w prawie połowie jednostek.

Pomimo prowadzenia przez przewoźników kolejowych działań w zakresie unowocześniania taboru wiek eksploatowanych pojazdów kolejowych, mający istotny wpływ na bezpieczeństwo przewozów, był niezadowalający. Średni wiek wagonów towarowych

przekraczał 27 lat, a wagonów posiadanych przez największych przewoźników pasażerskich, np. w przypadku PKP Intercity, wynosił 24,5 roku, a Przewozów Regionalnych prawie 33 lata.

Na infografice mamy pokazany średni wiek oraz liczbę wagonów przewoźników pasażerskich.

Na stacjach pasażerskich zarządzanych przez PKP PLK nie było urządzeń wspomagających wsiadanie do pociągu i wysiadanie z pociągu osób o ograniczonej zdolności do poruszania się, tj. urządzeń, o których mowa w załączniku do rozporządzenia Komisji Europejskiej w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, pomimo niedostosowania wysokości i odległości krawędzi peronu od osi toru do potrzeb podróżnych.

Również pociągi pasażerskie zestawione z wagonów starej generacji…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę pana, przepraszam pana, bo mamy sygnał, że od dziewiątej będą głosowania. Musimy przerwać nasze obrady. Wrócimy za chwilę. Nie wiemy, ile to potrwa, bo zależy to od marszałka Kuchcińskiego. Bardzo przepraszamy. W takich okolicznościach wszyscy pracujemy, więc proszę o wyrozumiałość.

[Po przerwie:]

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Powoli schodzą się państwo posłowie. Mam takie pytanie organizacyjne, ponieważ dzisiaj jest też wyjazdowe posiedzenie posłów do PPR na lotnisko. Ile czasu państwo potrzebujecie?

Wicedyrektor departamentu NIK Tadeusz Winiarz:

Możemy skończyć w 5 minut.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

I tyle byłoby ze strony Najwyższej Izby Kontroli, tak?

A kto jeszcze z państwa chciałby zabrać głos później? Pan minister, oczywiście, pan minister. Ile pan uważa.

Bardzo proszę o kontynuację.

Wicedyrektor departamentu NIK Tadeusz Winiarz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, skończyłem, omawiając niedostosowanie wysokości i odległości krawędzi peronów od osi toru do potrzeb podróżnych.

Również pociągi pasażerskie zestawione z wagonów starej generacji w przeważającej mierze nie były wyposażone w takie urządzenia. Ponadto nie posiadały monitoringu lub monitoring nie obejmował wszystkich składów. Większość uruchamianych pociągów pasażerskich nie była wyposażona w defibrylatory, przy czym jedynie nieliczni pracownicy drużyn konduktorskich przechodzili szkolenia w zakresie ich obsługi oraz udzielania pierwszej pomocy, w tym reanimacji, w sytuacjach zagrażających życiu podróżnych przed dotarciem do stacji, do której mogło dojechać pogotowie ratunkowe.

Przechodzimy do Straży Ochrony Kolei. Pomimo nałożenia na zarządców infrastruktury obowiązku utworzenia Straży Ochrony Kolei przepisem art. 59 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym jedynie dwóch, czyli PKP PLK oraz PKP SKM w Trójmieście, wypełniło ten obowiązek. Pozostałych 12 zarządców nie utworzyło takiej formacji, tłumacząc to brakiem potrzeb oraz niepoprawnym brzmieniem przywołanego przepisu. Wymienieni zarządcy nie nawiązali również współpracy z utworzoną przez PKP PLK Komendą Główną SOK. Przy czym dziewięciu zarządców zadania z zakresu bezpieczeństwa powierzyło do realizacji prywatnym agencjom ochrony.

Komenda Główna Straży Ochrony Kolei w sposób rzetelny wypełniała zadania w zakresie kontroli przestrzegania przepisów porządkowych oraz ochrony pasażerów i mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych. Komenda Główna SOK jako jednostka organizacyjna PKP PLK funkcjonująca na krajowej sieci kolejowej nie miała jednak określonych jednoznacznie uprawnień do ochrony bezpie-

czeństwa w pociągach i na dworcach kolejowych należących do innych przedsiębiorców. Zadania w tym zakresie realizowała na zasadzie dorozumienia konieczności wypełniania obowiązków nałożonych w art. 60 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Stan ten mógł wpływać negatywnie na wykrywalność sprawców przestępstw popełnianych na obszarze kolejowym i w pociągach, która w latach 2012–2016 uległa obniżeniu o 5 punktów procentowych. O ile w 2012 r. wykrywalność wynosiła 27%, to już w 2016 r. – 22%.

Przechodzimy do oceny prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli prezes UTK w sposób rzetelny sprawował nadzór nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, w tym między innymi nad wykonywaniem zadań mających na celu utrzymywanie linii kolejowych i pojazdów kolejowych we właściwym stanie technicznym, zapewnieniem bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, prawidłowym funkcjonowaniem ośrodków szkolenia i egzaminowaniem maszynistów oraz kandydatów na maszynistów.

W 2016 r. zmniejszeniu uległa liczba wypadków na liniach kolejowych przy równoczesnym wzroście wykonanej pracy eksploatacyjnej. Tym samym poprawie uległ tzw. miernik wypadków, obliczany corocznie przez prezesa UTK, którego wartość była najniższa w okresie ostatnich 5 lat, co wskazuje na poprawę bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Na infografice widzimy, że 2013 r. był nieco słabszy, ale od tego okresu wskaźnik ten cały czas się zmniejsza.

Szanowni państwo, kontrola ujawniła następujące bariery obniżające stan bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Te, o których już wspominałem, to:

– średni wiek wagonów przekraczający 25 lat,

– wykorzystywanie torów w złym stanie technicznym,

– osłabienie integralności infrastruktury kolejowej PKP PLK w związku z prywatyzacją PKP Energetyka,

– brak dostosowania infrastruktury peronowej,

– brak dostatecznych uprawnień Komendy Głównej SOK do wypełniania zadań.

Chciałbym jeszcze wspomnieć o tym, że duża różnorodność typów i serii wagonów oraz jednostek napędnych posiadanych przez przewoźników utrudniała specjalizację i unifikację procesu ich utrzymania.

Brakowało też formalnego uregulowania obowiązków związanych z utrzymaniem wagonów pasażerskich, elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz pojazdów napędnych – analogicznego do systemu utrzymania dotyczącego wagonów towarowych. Chodziło też o nieobjęcie dworców kolejowych systemami zarządzania bezpieczeństwem na kolei oraz o to, o czym mówiłem – brak uregulowań nakładających na przewoźników pasażerskich obowiązki w zakresie wyposażenia pociągów w defibrylatory oraz przechodzenia przez pracowników drużyn konduktorskich szkoleń w zakresie udzielania pierwszej pomocy, w tym reanimacji.

Na podstawie dokonanych ustaleń sformułowaliśmy siedem wniosków systemowych, które zostały skierowane do ministra infrastruktury w sprawach dotyczących przede wszystkim podjęcia niezbędnych działań w celu usunięcia czy też ograniczenia zagrożeń związanych z występowaniem wymienionych przeze mnie przed chwilą barier.

Dziękuję serdecznie za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panom. Panie ministrze, teraz bardzo proszę o pański głos.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie prezesie, bardzo dziękuję za ten raport. Raport zawsze jest podstawą do tego, żeby spojrzeć z lotu ptaka na działania, które były i są podejmowane, oraz te, które powinny zostać podjęte. Dzięki takim raportom możemy dokonać ponownej analizy kierunków działań i możemy ponownie spojrzeć na nasze działania krytycznie albo uznać, że podążamy w dobrą stronę.

Szanując czas, postaram się odnieść się dość syntetycznie do ostatniego slajdu dotyczącego barier obniżających bezpieczeństwo przewozów kolejowych.

Można powiedzieć, że diagnoza dotycząca średniego wieku taboru jest powszechnie znana. Wszystkie działania, które są związane z dofinansowaniem zakupu taboru czy działaniami związanymi z przewoźnikami samorządowymi, czy też działania związane z dużym programem inwestycyjnym PKP Intercity doskonale wpisują się w to, żeby sytuację tę odwrócić, zmienić i poprawić ją, usprawnić. Oznacza to, że mamy podobną diagnozę. Ale mamy też metody i środki, które pozwolą na to, żeby tabor stał się nowoczesny, żeby stał się takim, który odpowiada dzisiejszym wyzwaniom. Łączy się to też oczywiście z jego dostępnością dla osób z ograniczeniami w poruszaniu. Bowiem ten nowoczesny tabor takich barier już nie posiada. Nie wymaga on dodatkowych zabiegów.

Duża różnorodność typów i serii też jest diagnozą, którą podzielamy. Pan prezes Ignacy Góra od dawna wyraźnie ją podnosi. Ona też oznacza, że była polityka, która polegała na tym, że każdy przewoźnik sam określał wszystko od początku do końca, tj. jakiego typu wagonu i zestawu potrzebuje. Powodowała ona, że producenci mieli kłopot z odpowiedzeniem na te potrzeby, a później koszty utrzymania tego taboru będą rosły i będą stanowiły znaczącą pozycję kosztów przewoźników.

Na to odpowiedzią są chociażby działania z zakresu programu Luxtorpeda 2.0. Przedsięwzięcia związane z zamówieniami będziemy prowadzili tak, aby wytworzyć długie serie, aby mieć jasność co do potrzeby, typu, modelu i rozwiązania, które będziemy stosować. To jest bardzo ważne.

Cieszy mnie też potwierdzenie diagnozy dotyczącej prywatyzacji PKP Energetyka. Jest to bowiem coś, co podnosimy od początku tej kadencji, czyli że to była błędna decyzja. Decyzja, która rodzi określone konsekwencje, trudności. Teraz jeszcze raport NIK potwierdza, że wpłynęło to na osłabienie integralności infrastruktury kolejowej PKP PLK. Naszym zdaniem taka decyzja nie powinna była być podjęta. W związku z tym staramy się, podejmujemy działania, żeby ją odwrócić. Pozew jest w sądzie już od dłuższego czasu. Czekamy na rozstrzygnięcie sądowe.

Jeśli chodzi o Straż Ochrony Kolei i ten segment, to w tej chwili toczą się działania na poziomie MSWiA związane z przygotowaniem ustawy dotyczącej zmiany formuły tej służby, aby nie była ona jednostką organizacyjną PKP PLK, tylko miała szerszą formułę – formułę służby mundurowej. Powinno to w istotny sposób zmitygować zastrzeżenia podniesione w raporcie NIK.

Podejmujemy cały szereg działań. Nie będę w tej chwili… Na Komisji Infrastruktury wszyscy o nich wiedzą. Chodzi o Krajowy Program Kolejowy z GSM-R, ostatnio rozstrzygnięty przetarg – 13,5 tys. km linii kolejowej będzie objęte systemem GSM-R. Będzie to stanowiło istotny postęp, również z punktu widzenia pytań stawianych przez raport. To są duże pieniądze – prawie 2,5 mld zł.

Są też i drobne rzeczy, które wykonujemy, a których nie można było wykonać od lat z przyczyn zupełnie nieznanych. Chodzi chociażby o nowość, nikt o tym praktycznie nie wie oprócz podmiotów zainteresowanych – PKP PLK wspólnie z Państwową Komisją Badań Wypadków Kolejowych podjęły inicjatywę, która toczyła się już od 2011 r., polegającą na oznakowaniu przejazdów. Chodzi o konkretną identyfikację przejazdów, współpracę z numerem 112. Kontekstem jest wypadek w Ozimku, który był omawiany na poziomie Komisji. Człowiek popełnił życiowy błąd, katastrofalny dla siebie w skutkach – na szczęście tylko i wyłącznie finansowych, dla PKP Intercity też o niebagatelnych skutkach finansowych. Gdyby był w stanie zidentyfikować miejsce, w którym się znajduje na sieci kolejowej, to być może udałoby się Pendolino zatrzymać. Jednak wtedy takiej możliwości nie było.

Był to jednak asumpt do zapytania – jak to zrobić? Okazało się, że dywagacje na temat wprowadzenia takiego systemu konkretnego oznaczenia przejazdu kolejowego i powiązaniu z operatorem sieci 112, który po uzyskaniu wiedzy… Jak ktoś zadzwoni oczywiście, przytomnie uzyska informację od operatora, żeby przeczytał na krzyżu św. Andrzeja bądź na napędzie od szlabanu, jaki jest numer, żeby powiedział, gdzie jest – wtedy będzie można podjąć działania. To jest krótka, wręcz błyskawiczna informacja: jest tu i tu, dyspozytor jest poinformowany, pociągi można zatrzymać. Można powiedzieć, że z punktu widzenia kosztów tego jednego wypadku, to są grosze, które trzeba wydać, żeby wprowadzić taki system. My to zrobimy.

Program utrzymaniowy, pierwszy raz wprowadzany, też stanowi odpowiedź na kwestie związane z utrzymaniem linii kolejowych w stosownym stanie technicznym i stopniowe przywracanie ich do wyższych parametrów. To też warto dostrzec, warto zauważyć.

Działań jest naprawdę dużo. Trend intensywnej pracy w tym zakresie musimy podtrzymać, a jak rozumiem, raport NIK tym bardziej nas do tego skłania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Zgłaszał się pan prezes. Proszę uprzejmie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nie chciałbym zabierać za dużo czasu, natomiast chciałbym, po pierwsze, podziękować Najwyższej Izbie Kontroli za pozytywną ocenę prac prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Przede wszystkim jednak chciałbym zwrócić uwagę na główny przekaz, jaki wynikał z raportu Najwyższej Izby Kontroli, i na poprawę stanu bezpieczeństwa.

Na podstawie projekcji, która była tutaj prezentowana od 2012 r., chciałbym przypomnieć, że liczba wypadków zarejestrowanych w systemie kolejowym, opisywanych tzw. miernikiem wypadkowości, tj. odniesieniem wykonanej pracy przewozowej w danym roku do liczby zaistniałych wypadków i poważnych wypadków, spada. To na pewno jest bardzo optymistyczne i powinniśmy się przede wszystkim skupić na tym, żeby trend ten w najbliższych latach zachować.

Chciałbym również zwrócić uwagę, że największa liczba wypadków w systemie kolejowym związana jest z wypadkami przejazdowymi i wypadkami, które związane są z osobami znajdującymi się na terenie kolejowym w miejscach niedozwolonych. Najczęściej przyczyna tych wypadków nie leży po stronie systemu kolejowego, tylko po stronie osób, które nie przestrzegają obowiązujących przepisów. Mam tutaj na uwadze kierowców i oczywiście osoby, które czy to pokonują przejścia w niedozwolonym miejscu, czy znajdują się w niedozwolonych miejscach w całym systemie kolejowym.

Myślę, że w najbliższym czasie powinniśmy skupić swoje działania na tym, żeby spowodować podniesienie edukacji i świadomości na wyższy poziom. Trzeba to robić rzeczywiście już od najwcześniejszych lat – od przedszkola, szkół podstawowych. Wymaga to zmiany w programach nauczania. Takie działania prezes Urzędu Transportu Kolejowego również podejmuje w ramach bardzo dużej, ogólnopolskiej kampanii „Kolejowe ABC”. W sposób bardzo przyjazny, zwłaszcza dla dzieci, edukujemy dzieci i młodzież. Natomiast skutek tej edukacji najprawdopodobniej będzie widoczny w ciągu kilku czy kilkunastu lat. Są to na pewno działania związane z podniesieniem poziomu edukacji, ze zwróceniem uwagi na zagadnienia charakterystyczne dla prawidłowego zachowania się na przejazdach kolejowych.

Dotyczy to z całą pewnością kierowców. Bowiem to kierowcy, nie przestrzegając przepisów, przyczyniają się do zaistnienia zdarzeń kolejowych. Z całą pewnością wymaga to zwrócenia uwagi na programy szkoleń, na przeprowadzanie w sposób właściwy egzaminów kierowców i również zmiany obowiązujących przepisów. Z całą pewnością jest bowiem tak, że czerwone światło mrugające przed przejazdem niestety nie ma odzwierciedlenia w Kodeksie drogowym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo, panie prezesie.

Wiceprezes zarządu PKP PLK SA Marek Olkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni panowie prezesi, panie ministrze, chciałbym podsumować działalność Polskich Linii Kolejowych w dwóch zdaniach.

Poprawa nawierzchni infrastruktury – z roku na rok mamy coraz większy procentowy udział dobrej infrastruktury. Z roku na rok ten udział diametralnie wzrasta. Maleją nam niezadowalający stan infrastruktury i dostateczny stan infrastruktury.

Można powiedzieć, że odkąd istnieją Polskie Linie Kolejowe, mamy diametralny spadek wypadków z winy Polskich Linii Kolejowych, obciążających nas. Diametralny spadek – obecnie mamy tylko 46 wypadków. W 2013 r. było ich 114.

Zatem poziom bezpieczeństwa w Polskich Liniach Kolejowych diametralnie się podnosi, a udział Polskich Linii Kolejowych w wypadkach diametralnie spada.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, pozwolę sobie przyłączyć się do podziękowań dla Najwyższej Izby Kontroli za podjęcie tego tematu z własnej inicjatywy. Oczywiście wynik tej kontroli jest pozytywny i to także jest optymistyczne. Bardzo dobrze, że wskazuje na szereg spraw, którymi powinniśmy się wszyscy wspólnie zająć i to skutecznie.

Bowiem nie mam wątpliwości, że idziemy we właściwym kierunku podobnie jak wszyscy posłowie sejmowej Komisji Infrastruktury. To jest jasne. Pytanie, czy idziemy z wystarczającą determinacją? To pytanie zostaje otwarte.

Nie ulega wątpliwości, że o stanie bezpieczeństwa na polskiej sieci kolejowej – na każdej, ale mówimy o naszej – zadecyduje stan techniczny infrastruktury sieci, taboru i oczywiście ludzie, którzy organizują i świadczą pracę, ale także ci, którzy korzystają. Wszystko w tym raporcie ma oczywiście właściwy wydźwięk z właściwymi proporcjami. Są jednak poruszone też kwestie, które muszą zostać podjęte.

Kieruję tutaj słowa do pana ministra, do Urzędu Transportu Kolejowego jako regulatora, bo mam w pamięci naszą wizytę bodajże w lutym ubiegłego roku. Prezes zaprezentował wtedy swoje działania na rzecz bezpieczeństwa bardzo szeroko. Część edukacyjna była bardzo mocno wyeksponowana. To dobrze, to także godne podkreślenia.

Proszę państwa, nie ulega jednak wątpliwości, że jeśli chodzi o tabor, to jesteśmy na dobrej – nomen omen – drodze, bo realizujemy ten program. Pytanie, czy go zrealizujemy. Mam bardzo duże wątpliwości.

Jeżeli dzisiaj raport pokazuje, że stan techniczny sieci w 50% jest dobry, to program opiewający rzeczowo na ponad 9 tys. km na te dziewiętnaście z hakiem, świadczy o tym, że pewnie osiągnęlibyśmy stan zadowalający całej sieci. Ale powiadam: mam nadzieję, że program będzie zrealizowany. Są rozpoczęte zakupy taboru. Jeżeli chodzi o przewóz pasażerów, to nie ulega wątpliwości, że da się zauważyć dobrą tendencję.

Gorzej jest z przewozami towarów. Nie ulega wątpliwości i mam absolutnie głębokie przekonanie, że wymagana jest interwencja, jeżeli chodzi o stan techniczny wagonów. Jednak chodzi przede wszystkim o zjawisko, które nam towarzyszy. Mówiłem o tym wczoraj w Sejmie. Każdego roku przybywa ponad 50 mln ton masy przewozowej. Ten wzrost jest w dalszym ciągu zagospodarowywany przez przewozy samochodowe. Proszę zauważyć, że ma to daleko idące konsekwencje. Chodzi o bezpieczeństwo na drogach, niechlubne w Polsce, ale także eksploatację dróg, na które wydajemy tak potężne pieniądze. Przecież gdyby znaczna część masy towarowej została przeniesiona na sieć kolejową, oszczędzilibyśmy i wydłużylibyśmy trwałość nawierzchni drogowych. Tutaj absolutnie potrzebne są działania.

Niestety nasza kolej w dalszym ciągu przewozi, z niewielkimi wzrostami, 200, 225 czy 230 mln ton rocznie. W związku z tym te proporcje muszą być zmienione.

Jeszcze dwie kwestie, na które chcę zwrócić uwagę, i bardzo dziękuję Najwyższej Izbie Kontroli.

Otóż jeżeli raport stwierdza, że SOK nie ma umocowania do kontroli innych przewoźników – to jest eksponowane – to dlaczego nie zmienimy stanu prawnego? Czy Inspekcja Transportu Drogowego na polskich drogach inaczej traktuje naszych przewoźników, a inaczej zagranicznych? Proszę państwa, to absolutnie musi być zmienione.

I jeszcze jedna kwestia. Program utrzymaniowy to bardzo ważny wątek. Panie ministrze, panie prezesie PLK, pozostajemy oczywiście z problemem ceny dostępu do infrastruktury. Status PLK jako spółki prawa handlowego powoduje, że ona jest zobowiązana do prowadzenia rachunku i niedziałania na szkodę. Panie ministrze, niedziałania na szkodę. Z tą wysokością stawek wasza kolej jest niekonkurencyjna dla przewozów drogowych, dlatego mamy tak zachwiane proporcje. Tutaj jest także wiele do zrobienia.

Jeszcze jedna kwestia natury ogólnej, ale wydaje mi się ważna. Ten problem był już poruszony. Jeżeli chodzi o skrzyżowania dróg samochodowych z kolejami itd., to tutaj też wiele złego się dzieje. Wymaga to zmiany, tylko pewnie mniej w pracy. Powiem państwu z własnej praktyki, na czym te relacje i kontakty polegają.

Chcę powiedzieć, że to jest jeden resort, ale jak przychodzi do wzajemnych uzgodnień, jeżeli chodzi o inwestycje właśnie na „krzyżówce", to często – już nie mówię, w jakiej atmosferze – trwa to długo. To też powinniśmy zmienić. Potrzebne jest po prostu działanie we wspólnym interesie. Nie mówię tego z sufitu, mówię o tym z własnych doświadczeń. To także trzeba poprawić. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, pan poseł Lamczyk, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni zaproszeni goście, w raporcie była wzmianka o SRK. Jak wiadomo – sterowanie to bezpieczeństwo na kolei. Wchodzimy coraz bardziej w sterowanie drugiego rzędu, europejskie. Pan minister mówił o GSM-R, bardzo dobrze, że ten przetarg się skończył. Musiał się skończył w kwietniu, trwał bardzo długo.

Natomiast martwi mnie jedna sprawa. Nie ma jak gdyby zakończenia – dużo osób o tym wie – protokołu przekazania sterowania niższego rzędu do PLK. Wiem, że to jest problem, bo kolejarze, zajmujący się tym na co dzień, muszą się niestety zgłaszać do monopolistów, którzy te sterowania montowali. To naprawdę nie wygląda za dobrze.

Dlatego też pytanie do pana ministra: czy nie należałoby ustawowo zmusić monopolistów, którzy są na SRK, na sterowaniach, żeby przekazali to wszystko protokolarnie do Polskich Linii Kolejowych czy do Automatyki, żeby było to we władaniu naszych kolei?

W tej chwili bowiem monopoliści rządzą. Wszyscy obserwowaliśmy na przetargach, jak żądali – jest korespondencja – za każdy interfejs dopłaty setek milionów złotych. I przetargi są, jakie są. Pieniążki pójdą duże, a efektu, jaki moglibyśmy w inny sposób uzyskać – nie będzie.

Dlatego po raz drugi pytanie do pana ministra. Czy nie należałoby ustawowo w jakiś sposób przekazać protokolarnie sterowania pierwszego rzędu do PLK czy do PLK Automatyki?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. O głos prosił pan minister. Proszę uprzejmie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, panie ministrze, jedno zdanie. Mogę, panie przewodniczący?

To, o czym mówiłem odnośnie do SOK, w szczególności dotyczy czasu pracy maszynistów. Tutaj także musimy dopracować systemy kontroli. Nie może być tak, że nie mamy kontroli. Maszynista, pracując u jednego przewoźnika, nie zachowuje czasu odpoczynku. UTK… Mówię o systemie prawnym. W tym kontekście mówiłem o SOK, ale nie powiedziałem właśnie o maszynistach, o trybie szkolenia, egzaminowaniu.

Dobrze, żeby pan przewodniczący zarządził posiedzenie odnośnie do egzaminowania itd. To też jest temat absolutnie do podjęcia w najbliższym czasie.

Dziękuję i przepraszam, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie mam żadnych uwag. Ja właśnie też trzy zdania komentarza do wypowiedzi panów posłów. Przypomnę, że ustawa, która miała zmienić formułę Straży Ochrony Kolei, była przygotowana w 2006, 2007 r., a potem zginęła pod władzą nowego rządu i teraz wraca. Zatem można powiedzieć, że rząd odpowie pozytywnie na postulat pana posła, szkoda tylko, że dojdzie do tego, można powiedzieć, po 12 latach. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz – Straż Ochrony Kolei nie będzie kontrolować maszynistów. Tym będzie się zajmować Urząd Transportu Kolejowego. Tutaj też mamy pewne pomysły, które łącznie z uzgadnianymi założeniami do ustawy o czasie pracy maszynistów będziemy prowadzili wspólnie i wychodzili z tym na zewnątrz – założeniami uzgadnianymi w ramach

zespołu trójstronnego, czyli pracodawcy kolejowi, strona społeczna i strona rządowa. Będziemy wychodzili z tym na zewnątrz. Zatem tutaj też potoczą się działania.

Oczywiście trzeba podkreślić, że PKP PLK ma unikalną formułę. Wprawdzie ma w nazwie spółkę akcyjną, jednak to, jak ma pobierać przychody związane ze stawkami, jest dość precyzyjnie opisane w prawie. Teraz, kiedy wprowadziliśmy i zaimplementowaliśmy dyrektywę 34, nie tak dawno przecież, to jest tylko i wyłącznie koszt bezpośredni. Wszystkie działania będą zmierzały do tego, żeby stawka obejmowała tylko koszt bezpośredni. Ona już spada. Oczywiście można powiedzieć, że może za mało, może proces ten powinien postępować.

Niemniej chciałbym odwrócić wektor. W mojej ocenie mniejsze koszty są przyłożone do transportu drogowego, a większe do transportu kolejowego w tym rozumieniu, że transport drogowy ma nałożonych mniej opłat regulacyjnych. To jest pewien powód braku konkurencyjności.

Zakładam, że sytuacja będzie się stopniowo zmieniała. Przewozy Cargo rosną. To jest tendencja, którą już widać, ale oczywiście mogłaby być zdecydowanie wyższa. Na to nakładają się jednak te kwestie, o których powiedział pan poseł, czyli tabor, w rozumieniu wagonów i lokomotyw, ale też i ludzie. Potrzeba będzie bowiem pracowników do tego, aby obsługiwać wyższe masy.

Na koniec interfejsy. Nie jestem sobie w stanie wyobrazić, ale pomyślimy oczywiście o tym, jak zmusić ustawą przedsiębiorców działających na rynku do tego, aby swoje tajemnice handlowe sprzedali czy ujawnili. Natomiast z całą pewnością trzeba podjąć takie działania, które spowodują, że będziemy mieli większy wpływ i lepszą informację w tym zakresie.

Natomiast też proszę pamiętać, że ileś lat poruszamy się w pewnym modelu. Ileś lat funkcjonuje taka sytuacja, w której to jest rynek dającego oprogramowanie. Odmiana tej sytuacji nie jest taka prosta, ale to też jest kierunek, o którym myślimy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan Furgalski, proszę bardzo.

Wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście wydźwięk raportu jest pozytywny, ale jest tam jedna rzecz, która wydaje mi się niepokojąca. Ona ma także kontynuację po tym okresie, kiedy kontrola się zakończyła, czyli incydenty.

To może tak niewinnie brzmi – incydent. Myślę jednak, że trochę igramy z ogniem, bo od incydentu do wypadku jest niedaleko. Zwłaszcza jeśli chodzi o incydenty związane z sygnałem „Stój". Chodzi o to, że jest sygnał „Stój" na semaforze, pociąg rusza, maszynista go uruchamia i jedzie, albo jest sygnał „Stój", maszynista go przegapia i jedzie dalej. Pytanie, czy zostało to zdiagnozowane? Jakie są przyczyny takiego zachowania?

Oczywiście nawiążę tu od razu do drugiego pytania. Związki zawodowe maszynistów mówią, że problemem jest przemęczenie, że ktoś, kto, powiedzmy, we wtorek rano zignorował, to wcześniej na tzw. etacie był u innego pracodawcy. Zatem nie przyszedł wypoczęty do pracy. I to nieuporządkowanie kwestii związanej z czasem pracy jest przyczyną. Pytanie, czy tak jest i jaka była tutaj analiza. Czy mamy jakieś dane dotyczące około 17 tys. maszynistów? Ilu procent z nich dotyczy problem, że mogą na tzw. etacie – nie na etacie, bo to by wyszło – pracować u drugiego pracodawcy?

Jeszcze trzecia rzecz. Przez lata mówiło się, żeby w przypadku przejazdów drogowo-kolejowych podzielona była odpowiedzialność pomiędzy zarządcę infrastruktury kolejowej i drogowej. To niestety tak spada i spada. Pytanie, czy w tej chwili trwają w resorcie jakieś prace nad tym, żeby nie tylko PLK była za to odpowiedzialna finansowo, ale także właściciel drogi asfaltowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, Będę musiał skracać dyskusję, dlatego że jest wyjazd na lotnisko i państwo posłowie muszą tam pojechać. Są umówieni na godzinę, z dowodami osobistymi, tam jest procedura. Wiecie państwo jaka, więc nie mogę tego przekładać.

Jeśli pan pozwoli, panie przewodniczący – nie udzielę panu już głosu. Natomiast bardzo bym prosił o odpowiedź pana prezesa UTK. Proszę bardzo.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rzeczywiście jest tak, że w ostatnim czasie trend liczby wypadków, które kwalifikujemy do kategorii B04 i C44, tj. incydentów związanych z przejechaniem obok semafora ustawionego na sygnał „Stój" lub niezatrzymaniem się w miejscu planowego zatrzymania się, bo to również jest ta kategoria, niestety nie jest pozytywny, jest niekorzystny. W sposób bardzo szczegółowy analizujemy każdy z tych przypadków.

Chciałbym państwu powiedzieć, że analizuje to również komisja, która zawsze co do zasady działa na okoliczność każdego zdarzenia kolejowego, również incydentu, ale jest to również przedmiotem analiz zarówno przewoźnika, jak i prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Wiemy dokładnie, ile jest takich zdarzeń. Jest to około 60 takich zdarzeń w ciągu roku. Wiemy dokładnie, kiedy takie zdarzenie miało miejsce. Wiemy dokładnie, jakie były kwalifikacje maszynisty. Wiemy dokładnie, jakim doświadczeniem dysponował maszynista. Muszę powiedzieć, że niestety nie ma żadnej prawidłowości. Wypadki te wydarzają się w różnych częściach doby. Wydarzają się zarówno młodszym, jak i starszym maszynistom. Chociaż chciałbym powiedzieć, że raczej tym starszym, dlatego że struktura wieku maszynistów jest taka, że są to pracownicy, którzy mają ponad 50 lat. To są na ogół pracownicy bardzo doświadczeni, posiadający najwyższe kwalifikacje.

To oczywiście nas martwi, z uwagi na to, że co do zasady zawsze zastanawiamy się nad tym, jakie działania należałoby zastosować, żeby ograniczyć liczbę niekorzystnych zdarzeń kolejowych, które kwalifikujemy również do jednych z najbardziej niebezpiecznych. Dlatego że każdy z takich wypadków czy incydentów może doprowadzić do katastrofy kolejowej.

Proszę państwa, nie ma też żadnych wątpliwości, że najlepszym rozwiązaniem, jakie w sposób bardzo skuteczny mogłoby zapobiec zdarzeniom kolejowym, jest wprowadzenie rozwiązań o charakterze technicznym, które zabezpieczałyby przed błędem człowieka. Bowiem – to też jest bardzo ważna informacja – na ogół do wypadków dochodzi nie z powodu niewłaściwie działających urządzeń zabezpieczenia ruchu, ale niestety nieprawidłowego zachowania się pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem, w tym wypadku – maszynistów.

Chciałbym powiedzieć, że rozwiązania o charakterze technicznym są już wdrażane. Naszą nadzieją w najbliższym czasie jest oczywiście Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym, jest wprowadzany ETCS z poziomu pierwszego i drugiego, to jest oczywiście również GMS-R, o którym mówił pan minister. Nie ma żadnych wątpliwości, że w przyszłości zabezpieczy nas to przed tego typu wypadkami czy incydentami.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o drugą część pytania, która związana jest z czasem pracy maszynistów, to czas pracy maszynistów co do zasady kontroluje prezes Urzędu Transportu Kolejowego, ale oczywiście również Państwowa Inspekcja Pracy.

Chciałbym powiedzieć, że oczywiście, proszę państwa, zdarzają się pewne incydentalne zdarzenia, które związane są właśnie z nieprzestrzeganiem Kodeksu pracy, ale złożoność materii jest bardzo duża. Bardzo dobrze, że ministerstwo podjęło działania, które związane są z ustawą o czasie pracy maszynistów, dlatego że dzisiaj sytuacja jest taka, że niektórzy z przewoźników zatrudniają maszynistów na podstawie Kodeksu pracy, niektórzy zatrudniają na postawie jakichś regulacji wewnętrznych. Mam tu na uwadze zakładowe i ponadzakładowe układy zbiorowe pracy. Jednym słowem – zatrudniają na różnych zasadach. Z całą pewnością trzeba to ujednolicić.

Jest zresztą takie założenie, że celem nowo powstałej ustawy będzie między innymi ujednolicenie czasu pracy. Ilu na 17 tys. jest takich maszynistów, którzy podejmują zatrudnienie u drugiego pracodawcy? To nie jest wielka skala. Na tych 17 tys. to jest około 1500 maszynistów.

Natomiast chciałbym również powiedzieć, że prezes Urzędu Transportu Kolejowego wie oraz identyfikuje wszystkie takie osoby z uwagi na to, że każda osoba, która

świadczy pracę na rzecz więcej niż jednego pracodawcy, musi złożyć do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oświadczenie o tym, że wykonuje taką działalność. To również ułatwia nam wykonywanie czynności nadzorczych, dlatego że po prostu wiemy, kogo należy sprawdzać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Raport jest kopalnią wiadomości. Myślę, że co najmniej 2–3 tematy zostały wywołane w taki sposób, że warto byłoby o nich porozmawiać. Chociażby o funkcjonowaniu Straży Ochrony Kolei. Przyglądam się tej informacji, która jest bardzo sprofesjonalizowana, bardzo dobrze przygotowana, coraz lepsza. Słyszymy tutaj, że część zadań, które mogłaby wykonywać ta służba, wykonują podmioty prywatne, do których trudniej jest się dostać. Znam przykre zdarzenia związane z funkcjonowaniem prywatnych podmiotów chroniących nasz majątek. Kiedy są kontrolowani, uciekają z miejsca pracy, żeby ich dokładnie nie skontrolować.

Zatem temu musimy się przyjrzeć. Oczywiście dużo inwestujemy w Straż Ochrony Kolei i to bardzo dobrze. Jest to firma państwowa i powinniśmy iść w tym kierunku, żeby tej służbie poświęcić trochę czasu, bo majątek kolejowy mocno wzrasta.

Muszę w tym momencie podziękować już wszystkim państwu za pobyt na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Coś pan poseł Król miał…?

Poseł Piotr Król (PiS):

Jedno zdanie tylko. Chciałbym zadeklarować, że jeżeli są jakieś szczegółowe kwestie i Wysoka Komisja miałaby poczucie, że są jeszcze jakieś wątki, które warto byłoby poruszyć, to w tej sprawie zwołam podkomisję. Jesteśmy do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Świetnie. Panie przewodniczący, bardzo dziękuję.

Wobec tego wszystkim państwu bardzo dziękuję. Dziękujemy za raport. Bardzo ciekawy, bardzo dobry. Dziękujemy za wykonaną pracę. To materiał do dyskusji na wiele godzin, bo bezpieczeństwo to jest jednak pierwsza potrzeba człowieka czy jedna z pierwszych. Bardzo dziękuję.